ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 4 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, **Cena 30 gr.**

Nr. 42. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 15 listopada 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 194

Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

C. Projekt i prowadzenie robót.

Stąd wynika, że regulacja całkowita Wisły kosztowałaby przy kursie obecnym więcej niż 560 000 000 złotych nie licząc progów dennych.

Jestto dzieło finansowe całej generacji. Przyjmując, że Rząd Polski już od chwili obecnej dysponuje wystarczającemi środkami nie moglibyśmy liczyć na bezpośrednie otwarcie i uruchomienie z całą potrzebną aktywnością warsztatów pracy.

Istotnie studja wstępne, a mianowicie zdjęcia planów pomiarów głębokości są niezbędne w pierwszym rzędzie. Należy przystąpić w całej części dzikiej rzeki do plantowania wiklin na łąkach, ażeby zapewnić sobie posiadanie faszyn niezbędnych do robót itd.

Nareszcie i przedewszystkiem należy nie tylko położyć podstawy pod system regulacyjny przez wykonanie odcinków próbnych odpowiednio wybranych, lecz przedewszystkiem stworzyć w jaknajkrótszym czasie personel niezbędny do wykonania tego rodzaju robót: inżynierów, kierowników i dozorców.

Roboty regulacyjne na rzece o swobodnym prądzie różnią się zasadniczo od innych robót inżynierji cywilnej. Istotnie, przy wykonaniu mostu żelaznego, jazu itd. wykonanie conajmniej nadbudówki sanej zgadza się dokładnie z projektem, a jedynie rzeczy nieprzewidziane, które można zresztą zredukować do minimum przez dość częste wstępne sondowania, dość głębokie i dobre wykonanie i przez studja specjalne, znajdują się w ich fundamentach.

Rzeka jest żywą istota, która się przekształca jednocześnie z wykonaniem robót, a inżynier doświadczony, znający dobrze zwyczaje swej rzeki winien je wykorzystać w naturalny sposób na korzyść swych budowli.

Nie należy torturować biegu rzeki, nie należy przeciwstawiać się naturze, lecz powołać ją na pomocnika.

Niemożliwe jest w tych rzeczach dać dokładnych wskazówek, jedynie mylne zasady mogą być podane i mamy pewność, że wiedza inżynierów polskich, uzupełniona przez doświadczenie na odcinkach próbnych urządzonych według zasad podanych wyżej, pozwoli otrzymać maksymum rezultatów przy minimum wydatków w czasie jaknajwięcej skróconym.

D. Dragowanie.

Próbowano zwiększyć głębokość użyteczną na Wiśle jedynie przez intensywne dragowanie.

Doświadczenie na wszystkich rzekach o ruchomym dnie wskazuje, że dragowanie samo nie jest zdolne zapewnić trwałych ulepszeń szlaku żeglownego.

W specjalnym wypadku Wisły, z powodu wyjątkowej ruchomości dna przypuszczamy, że wydatki na dragowanie, zastosowane w szerokiej mierze, byłyby bezwzględnie w dysproporcji z wynikami, które należy osięgnąć.

Dragowania nie mogą być zastosowane w szerokich rozmiarach inaczej jak tylko w formie uzupełnienia rezultatów dostarczonych przez budowle stałe, główki i progi denne. Stosowanie samego dragowania jest tylko paljatywem, który, dając jedynie wyniki mierne i czasowe, kosztuje przy ostatecznym obrachunku tak samo drogo jak regulacja kompletna, jeśli wykonana ona jest w dawkach większych.

Paragraf II.

Kanał węglowy.

A. Rozważania ogólne.

a) Określenie przekroju kanału.

Zwyczajem jest we wszystkich krajach europejskich, że państwo, lub koncesjonarjusz drogi wodnej podejmuje się budowy jej i oddania do dyspozycji

używających ją, którzy dostarczają taboru pływającego. Najwyżej w pewnych warunkach gospodarz budowli kanałowej zapewnia ciągnięcie brzegowe z prądem lub bez niego.

Jeśli w chwili oddania do użytku drogi wodnej nie istnieje już poprzednio tabor pływający zdatny do kursowania w kanale od chwili jego uruchomienia, należy dodać do wydatków niezbędnych do budowy kanału wydatki potrzebne do uruchomienia floty kanałowej i okoliczność ta może szczególnie skomplikować ciężar kosztów wstępnych i obniżyć w mierze bardzo znacznej rozwój ruchu towarowego.

Jedynie motywy wyjątkowo naglące są w stanie zmusić kraj do zwiększenia typu statków kursujących po jego sztucznych drogach żeglownych.

Polska posiada już zaczątek sztucznej sieci żeglownej: skanalizowaną Noteć, kanał Bydgoski, skanalizowaną Odrę i Nogat; wszystkie budowle tam są przystosowane dla statków o 600 tonach nośności, a szluzy mają szerokość 9,60 na 57,40 m. długości. Ten przekrój nie jest zresztą ograniczony do dróg wodnych polskich i statki tego typu mogą kursować po większej części sieci niemieckiej.

Ilość statków 600-tonowych należących do obywateli polskich jest dosyć nikła, lecz obecnie będzie ona tylko wzrastać przed uruchomieniem nowych dróg wodnych, w ten sposób, że tabor pływający polski osiągnie poważną liczbę przed końcem robót, które stanowią przedmiot niniejszego sprawozdania.

Rozważania te o taborze pływającym prowadzą więc do przyjęcia początkowego kanału dla statków 600-tonowych a nie 1000-tonowych.

Projekt taki zresztą ma tę zaletę w obecnych warunkach, gdy procenta na pożyczone pieniądze są wysokości wręcz niedostępnej, że zmniejsza znacznie kapitał, który w pierwszej linji ma być wprowadzony do inwestycyj.

Należy zanotować zresztą, że te statki 600-tonowe odpowiadają typowi ogólnie przyjętemu w Europie zachodniej, z wyjątkiem jednak sieci reńskiej, która niema podobnych sobie w Europie.

Tej wielkości jest Kast obwodu Campine na kanałach belgijskich, takaż jest szalanda Sekwany o 45-u metrach na 7,80 metra, takaż jest szalanda nowa, której typ jest przewidziany dla powiększonych francuskich kanałów, dostępnych obecnie jedynie dla statków do 300 ton nośności.

Ten typ statków 600-tonowych odpowiada szluzom względnie małym, których zaopatrzenie wymaga mało wody, przynajmniej w początkach eksploatacji, gdy ruch dopiero się zacznie rozwijać i ten wzgląd jest w stanie zmniejszyć wydatki na pierwsze inwestycje, ułatwiając rozwiązanie zagadnienia, zawsze trudnego finansowo, jak również ogólnego zaopatrywania w wodę i przedewszystkiem odcinka na dziale wodnym. Z punktu widzenia socjalnego, cena takiego statku jest względnie umiarkowana, wobec czego szyprom oszczędnym i zrównoważonym jest dość łatwo stać się w czasie niezbyt długim właścicielami statków, które im są powierzone. Radzimy więc, jeśli się będzie wykonywało budowę kanału, rozpocząć przedewszystkiem drogę wodną na wymiar 600 ton, dbając o zajęcie terenów, budowę mostów i urządzeni szluz 600 tonowych w taki sposób, ażeby w razie potrzeby przy dalszym rozwoju ruchu można było rozszerzać drogę wodną i zbudować nowe szluzy lub zmienić stare na statki 1000-tonowe, lub większe, jeśli będą takowe.

Analiza wypadku zatonięcia holownika „Górnik".

Nagłe zatonięcie holownika „Górnik" pierwszego listopada przy mijaniu przylądka Rozywie podczas holowania dwu próżnych lichtug po wzburzonem morzu zaszło pozornie bez jawnie określonej przyczyny. Holownik był nowy budowy 1921 roku, przystosowany do holowania na pełnem morzu. Musiały zajść wyjątkowe warunki, które wywołały konieczność katastrofy.

Relacje kapitanów i załogi lichtug mało wnoszą materjału, tak niespodzianie zaszedł wypadek wywrócenia się holownika, jedynie uratowany z holownika pierwszy mechanik p. Szczęsnowicz mógł dać cenne dane o warunkach, w których „Górnik" poszedł na dno. Według niego nadeszła wielka fala, która postawiła holownik bokiem; nastąpiło szarpnięcie liny holowniczej, które przechyliło holownik, a następna fala nie pozwoliła mu się już wyprostować.

Istnieją dwie możliwości wytłumaczenia zatonięcia „Górnika". Pierwsza wysuwa jako główną przyczynę działanie liny holowniczej w ukośnym kierunku. Jak wiadomo głównem niebezpieczeństwem dla holownika jak na morzu, tak nawet i w większym stopniu w porcie, jest nagłe napięcie się holu w kierunku odchylającym się od poosiowego i stwierdza to istnienie licznych wypadków, gdy holownik się wywracał szybciej, aniżeli można zastosować jakiekolwiek środki zapobiegawcze. Niestety, nie wynaleziono dotąd zaczepienia patentowego liny holowniczej, które zapewniłoby m o m e n t a l n e zerwanie się holu w wypadkach niebezpiecznego jego działania na stateczność holownika.

Podczas wypadku wiatr miał kierunek W N W, kurs zaś prowadził w kierunku wschodnim, czyli prawie dokładnie z wiatrem. Fala była wyjątkowo wysoka, chociaż od 29 i 30-go gdy panowała burza zachodnia o sile 10°, morze zdołało się wyrównać, koło Bornholmu morze było spokojne i dopiero 1-go po południu wiatr wzrósł do 8—9°. Szybkość holownika z lichtugami mimo żeglugi z wiatrem była niewielka i nie przewyższała szybkości fali. W tych warunkach boczne napięcie holu z nadbiegającą z tyłu falą dużych rozmiarów, mogło wywołać zalanie i wywrócenie się holownika. Zalanie było przyczyną wtórną zmniejszającą moment stateczności.

Drugi sposób objaśnienia wypadku wydaje się mniej prawdopodobnym. Tłumaczy on wywrócenie się synchronizmem wahań fali i holownika, czyli zjawiskiem interferencji, wzmacniającej wielkość wahania. Mała szybkość holownika z lichtugami umożliwia tego rodzaju tłumaczenie. Jednakże przeciwko niemu przemawiają warunki, w których ono się odbyło:

Posuwanie się w kierunku fali a nie bokiem do niej, oraz napięcie liny holowniczej musiały raczej porządkować ruchy holownika i przeszkadzać swobodnym synchronicznym z falą wahaniom jego.

Jako trzeci ważny czynnik, możliwy przy obu objaśnieniach, to bliskość wybrzeża, przy którem już możliwe było pewne działanie t. zw. fali dennej. Według przybliżonego szacowania wypadek zaszedł jeszcze na wysokości latarni Stilo, gdzie brzeg zmienia kierunek z W S W—E N E na W—E, w odległości 6 mil od brzegu. Przypuszczalna głębokość w miejscu wypadku wynosi 25—35 metrów. Wobec wyjątkowo silnego wiatru poruszenie warstw wody musiało być bardzo głębokie. Na t. zw. progu sycylijskim pomiędzy Sycylją a Tunisem obserwowano zjawisko fali dennej na znacznie większych głębokościach, przy silnych burzach odpowiedniego kierunku. Zbliżając się do mijania (trawersu) Rozywia „Górnik" wchodził niewątpliwie na wody kołyszące się nie tylko w cyklu trochejdalnym, na powierzchni morza, lecz również jako przesuwające się w kierunku poziomym ponad niższemi warstwami, już doznającemi tarcia o dno. Te właśnie warunki musiały umożliwić powstanie olbrzymiej fali, która w warunkach nadejścia w chwili bocznj pozycji holownika i szarpnięcia liny uczyniła wywrócenie się nieuniknionem.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Postępy robót portowych w Gdyni. Okres jesienny jest w pełnej mierze wykorzystany przy budowie portu i jego urządzeń i gmachów w Gdyni. — W ostatnich dniach przystawiono do północnej strony falochronu jeszcze trzy skrzynie betonowe, wobec czego całkowita długość jego wynosi teraz 770 metrów, długość gotowej ściany 650 mtr.

Pogłębianie dna odbywa się teraz przeważnie w basenie wewnętrznym, w zachodniej jego stronie, gdzie wybudowano już 150 metrów nabrzeża. Na obu terenach zajętych pod budowę skrzyń betonowych praca wre; dosyć

powiedzieć że w październiku samym wybudowano skrzyń dla długości nabrzeża 330 metrów.

Przystanie dla parowego promu „Oksywie" są na ukończeniu i w bieżącym miesiacu prom ten zacznie funkcjonować.

Magazyn Urzędu Marynarki Handlowej jest ostatecznie wykończony i oddany do użytku, doprowadzony już jest do niego tor kolejowy. Wkrótce rozpocznie się dostawa cementu i innych towarów, przeznaczonych na eksport.

Na gmachu łuszczarni ryżu wznosi się już drugie piętro. Budowa gmachu Urzędu Marynarki Handlowej już jest zakończona zewnętrznie i prowadzą się jedynie roboty wewnętrzne.

Zakończono naprawę uszkodzenia molo południowego, przekładają się tory i od 15-go zacznie się ładowanie statków w tem miejscu.

W wojennym porcie roboty przy wykonaniu nowego nabrzeża zachodniego o głębokości 8 metrów zostały oddane polskiej firmie Lubiński i Jaskulski, która już rozpoczęła prace.

Rybacki port po zewnętrznej stronie południowego molo jest zakryty od wschodu falochronem długości 182 metrów ,i od południa poprzeczką 20-metrową. W tym stanie port ten pozostanie do wiosny, na brzegu jednak będzie się przez zimę obrabiał materjał dla robót przyszłego sezonu.

Powyższe obszerne roboty portowe uzupełnia silny ruch budowlany w mieście.

Oczekiwane ożywienie ruchu portowego w Gdyni. 15-go oczekiwany był tu parowiec fiński Merkator linji fińsko-amerykańskiej, o nośności 6 000 ton, który zabierze ładunek cementu, ekspedjowanego do Brazylji przez firmę Polski Lloyd.

Ruch portu Gdyni za ostatni tydzień. Ruch portowy w Gdyni znowu się bardzo ożywił i można przewidzieć w przyszłym tygodniu rekordowy przeładunek w porcie, gdyż reda i port są przepełnione statkami, przeważnie szwedzkiemi, ładującemi węgiel. Weszło do portu w tygodniu 15 statków morskich, w tej liczbie 13 parowców, 1 żagl. z mot., 1 żaglowiec. Wszystkie statki na wejściu były próżne. — Odpłynęło w tygodniu 14 statków, które wywiozły 22 193 t. węgla, w tej liczbie 1 103 t. węgla statkowego. Od 15-go ładuje w porcie cement do Południowej Ameryki fiński parowiec Mercator, nośności przeszło 6 000 ton. Ładowanie potrwa ok. dni dziesięciu. Parowiec niemiecki Käte ładuje węgiel w miejscu uszkodzenia molo południowego, co dowodzi zupełnej i prędkiej jego naprawy. 15-go przybyły ze Stoczni gdańskiej parowy „Oksywie" i parowczyk portowy „ Maryśka".

Nowiny żeglarskie.

BAŁTYK.

Boi Hel W już niema na miejscu. Podaje się do wiadomości, że boja „Hel W" została zerwana przez burzę w dniu 29 października r. b.

Postawienie jej ponownie już nie nastąpi w roku bieżącym ze względu na zbliżający się okres zimowy.

Pozycja 54° 37' 48" N
18° 50' 12" E.

RYBACTWO MORSKIE.

Z wybrzeża.

Jesienny połów węgorzy zakończył się w drugiej połowie października z wynikiem bardzo korzystnym dla niektórych rybaków z wiosek półwyspu. Po kilku latach małych połowów wszelkich ryb, ukazanie się większej ilości węgorzy było dla rybaków bardzo miłą, a głównie bardzo korzystną niespodzianką. Cena na węgorze doszła do 6 zł za kg.; nabywcy dobijali się o ryby, więc przypływ dość znacznej gotówki poprawił położenie gospodarcze rybaków mocno nadwerężone w trzech latach ostatnich z powodu małych zarobków jakie dawało rybołóstwo.

Gdyby jeszcze w roku bieżącym zjawiły się szproty, chociażby w ilości takiej jak w dość pomyślnym 1922 roku, rybacy byliby zupełnie zadowoleni. Ale dotychczas szprotów niema, chociaż czas połowu tej ryby już nadszedł. Małe ławice ich zjawiły się koło brzegów półwyspu między Jastarnią i Helem, na Wielkiem morzu, i tam rybacy z Helu kilka dni łowili je dorywczo i przypadkowo, ale w ilości niewielkiej.

Połowy śledzi coraz to mniejsze. Po ukończeniu tarła ryby te odeszły od brzegów półwyspu. Jedynie w zatoce od Mechlinki do Orłowa trzymały się małe grupki śledzi aż do końca października.

Polepszył się cokolwiek połów wątłuszy, (dorsz, pomuchel) natomiast kończy się prawie zupełnie połów płastug, (flader), sieja, (brzona) odbywająca w jesieni swe tarło w zatoce Puckiej, dotychczas na tarliskach się nie ukazała. Rokrocznie urząd rybacki hoduje ikrę siei w małej wylęgarni w Pucku. W bieżącym roku wylęgarnia jeszcze nie jest czynna bo z powodu braku siei w połowach nie można było zdobyć tarlaków.

Rybacy z Helu rozpoczęli wystawianie na Wielkiem morzu wędek na łososie (takli) i niektórzy mieli już po kilka sztuk tej największej i najcenniejszej ryby poławianej u naszych wybrzeży.

Ogólne połowy ryb morskich w jesieni zmniejszyły się. Jedną z przyczyn mniejszej zdobyczy były dość silne i częste wiatry, niekiedy przechodzące w prawdziwe burze jak to było w końcu października. Uniemożliwiały one wyjazd statków rybackich na morze.

Cenne gatunki ryb — węgorze i łososie — sprzedawane są prawie wyłącznie kupcom gdańskim i przez nich wysyłane zagranicę. Około 15 tys. kg. żywych węgorzy wysłano z portu helskiego na kutrze duńskim, przystosowanym do przewożenia ryb żywych, kuter ten stale przynosi z Danji na Hel żywe wątłusze (dorsze, pomuchle). Chociaż ryby te dostarczane są z Danji, cena ich u nas jest niższa niżeli cena wątłuszy miejscowego połowu.

Wędzarnie na Helu pracowały w jesieni dość wydatnie, przerabiając prawie wyłącznie śledzie. W innych miejscowościach rybackich wędzarnie pracowały zaledwie po kilka dni w miesiącu, gdyż nie miały surowca.

Ceny na ryby utrzymywały się na stałym poziomie. Większe wahania wykazały tylko ceny na śledzie. Zresztą ceny na rybę u nas są w zupełności zależne od rynku gdańskiego i tylko dowóz ryb na ten rynek wywiera ostateczny wpływ na wysokość cen.

Mamy do zanotowania dwa nieszczęśliwe wypadki z życia rybaków. W Gdyni, po wyjściu z zabawy, zaginął młody rybak Grenkowski. Po kilku dniach poszukiwań znaleziono trupa tego rybaka w wodzie, przy przystaniach węglowych portu gdyńskiego.

Nie tak duże ale również poważne nieszczęście dotknęło wdowę po rybaku Boszke w Kuźnicy. Od iskry z komina domu sąsiedniego zapalił się słomiany dach domu należącego do Broszke. Ogień tak szybko ogarnął budowlę, że prawie nic nie zdołano uratować. Dom, sprzęty, narzędzia rybackie, wszystko spłonęło. Wdowa Boszke, z synem, który niedawno wrócił z wojska, i z dziećmi małemi, pędziła i tak biedne życie, teraz po wypadku, została wtrącona w straszną nędzę, tembardziej, że nawet nie dostanie odszkodowania, bo dom i sprzęty nie były ubezpieczone.

Konsul Rzeczypospolitej Chili w Gdańsku, poszukuje rybaków morskich na wyjazd do Chili. Podobno już 12 rybaków gdańskich wysłał tam. U nas z wybrzeża zgłosiło się zaledwie kilku chętnych, lecz niewiadomo czy będą zakontraktowani.

W Gdyni odczuwa się ciągle brak stoczni, warsztatów do naprawy statków rybackich i silników. Warsztaty znajdujące się w Gdyni nie są dotychczas urządzone tak by mogły wykonywać wszelkie naprawy. Głównie brakuje wyciągów lub podnośników dla statków. Podobno brak miejsca pod budowę tych urządzeń stoi na przeszkodzie założenia stoczni. Starania o uzyskanie na ten cel placów rządowych dotychczas nie dały wyniku.

Czas by ta bardzo ważna dla rybaków sprawa została ostatecznie załatwiona.

Połowy na wybrzeżu w październiku.

Ogólna suma uzyskana z połowów październikowych tylko nieznacznie jest mniejsza od połowów wrześniowych (w październiku 386 056 złotych, we wrześniu 404 511 zł). Podział połowów między obwody poszczególne jest jednak w październiku bardziej nierównomierny aniżeli we wrześniu. Tym razem jak co do watrości połowów, tak też i co do ilości złowionej ryby na pierwsze miejsce wysuwa się obwód zachodnio-helski (Bór, Jastarnia, Kuźnica, Chałupy, Wielka Wieś). Tłumaczy się to zwiększeniem w tych miejscach połowów węgorza, już nadzwyczaj obfitych we wrześniu, podczas gdy w innych obwodach ilość złowionego węgorza mniej lub więcej spadła. Dzięki połowom węgorza obwód zachodnio-helski osięgnął rekordową liczbę 246 753 złotych szacunkowo z połowów październikowych, przy 540-u rybakach uprawiających rybołóstwo w tym miesiącu. Dochód więc surowy z rybołóstwa sięga tu 457 złotych na rybaka. W obwodzie puckim, gdzie wyniki były najmniejsze, osiągnięto w październiku na rybaka tylko 140 złotych, w obwodzie gdyńskim 367 złotych, w obwodzie wschodnio-helskim 443,— zł. Niskie wyniki w obwodzie puckim tłumaczą się wielką ilością rybaków biorących udział w połowach na zatoce Puckiej, które jako zajęcie dodatkowe do rolnictwa nie może iść w porównanie z połowami obydwu obwodów helskich, a nawet obwodu gdyńskiego, który w ostatnich kilku latach, kiedy zaprowadzono więcej kutrów motorowych, mających schronienie w porcie gdyńskim (od roku bieżącego we własnym porcie) szybko dopędza oba obwody półwyspu.

Naogół powiedzieć można, że rybołóstwo trzech powyższych obwodów w stosunku do połowów zatoki Puckiej ma się tak jak rybołóstwo pełnego morza do połowów tych trzech obwodów. Rybołóstwo zatoki Puckiej jednak nie pokrywa się obwodem puckim, gdyż połowy Chłapowa, Tupadeł, Karwii na wielkiem morzu liczą się do obwodu puckiego, natomiast część połowów wsi helskich, którą uprawiają one na Małem Morzu liczy się do tych obwodów.

Gdybyśmy mieli na odcinku ujście Piaśnicy—Jastarnia na wielkiem morzu port rybacki, miałby on bardzo poważne znaczenie dla rozwoju połowów bałtyckich, a może też i dla połowów przyszłych w Kattegacie i Skagerraku i na morzu Północnem.

Zatonięcie „Górnika" na wysokości Rozywia wskazuje, że i ze względów ratownictwa pożądany jest w pobliżu Rozywia port ukrycia połączony ze stacją ratowniczą, wyposażoną w statek z motorem wystarczającej siły. Stąd też do pomyślenia jest trajekt (linja przewozowa) do południowej Szwecji (a temsamem do Danji i Norwegji) któryby mógł być czynny latem i zimą i uniezależnił naszą komunikację osobową i pocztową od pośrednictwa sąsiada.

Wracając do sprawy rybackiej stwierdzić można, że w razie powstania chociażby niewielkiego portu rybackiego w okolicy Rozywia, szanse zwiększenia połowów naszych na południowym Bałtyku znacznieby się zwiększyły i przyszła akcja połowów na północnem morzu miałaby lepszą „odskocznię", która pozwoliłaby na dowóz ryby do kraju szybszy o 6—10-ciu godzin, co oczywiście ma doniosłe znaczenie dla skutecznego odbytu ryby na krajowych rynkach.

Udział rybaków w połowach w październiku był prawie taki sam jak we wrześniu (w październiku 1031, we wrześniu 1011), przyczem w obwodzie wschodnio-helskim jak i poprzednich miesięcy zatrudnionych było 150 rybaków, w zachodnio-helskim 540 (we wrześniu 521), w gdyńskim 110, (we wrześniu 116), w puckim 231 (we wrześniu 224).

Statków żaglowo-motorowych zajętych było 48 (we wrześniu 44), łodzi zaś żaglowych 256 (we wrześniu 253).

Jako osobliwość miesiąca należy zaznaczyć pojawienie się, bardzo pożądane, szprotów, narazie łowionych tylko w niewielkiej ilości przez helan, w ilości 4 645 kg., które prawie wszystkie poszły zaraz do wędzarni miejscowych. Połowy plastug (wszelkich odmian flader, oraz skarpi) silnie się zmniejszają nadal, odpowiednio do pory roku. We wszystkich obwodach połowy te spadły mniej lub więcej od 20—40 %, przyczem najwięcej w obwodzie gdyńskim i helskim, najmniej zaś w obwodzie puckim. Ogólną ilość złowionych fląder (storni, gladyszów, szoli) wynosiła 39 295 kg., skarpi zaś 2 560 kg. Mimo spadku połowów obwód gdyński z 15 210 kg. fląder i 1 570 kg. skarpi, oraz wschodnio-helski z 19 330 kg. fląder i 520 kg. skarpi mają lwią część tych połowów.

Sezon śledzia już minął, wyrazem czego jest spadek ogólnej liczby połowów tej ryby z 148 670 kg. na 51 870 kg. Śledź się cofnął w kierunku zachodnim, co widać z ogromnego spadku połowów obwodu wschodnio-helskiego (z 120 000 kg. we wrześniu na 25 490 kg. w październiku), przy zwiększeniu się połowów w obwodzie zachodnio-helskim z 11 000 kg. na 16 000 kg. w październiku. W obwodzie gdyńskim połowy spadły z 14 000 kg. na 7 000 kg., jeśli zaś w obwodzie puckim połowy z 3 160 wzrosły tylko do 3 400 kg., to dowodzi to tylko, że zwiększenie połowów na Wielkiem Morzu przesłonięte zostało zmniejszeniem ich na Małem. Ilość złowionych łososi pozostała nikła. Ryba ta znikła w obwodzie zachodnio-helskim, natomiast helanie złowili ją w ilości 125 kg. Całkowite zaś połowy łososia wynoszą zaledwie 153 kg. Mielnic i troci złowiono 300 kg., wyłącznie w obwodzie puckim.

Jak już wyżej zaznaczono połowy węgorza dawały rybakom w październiku największe dochody. Ogólna ilość węgorza, zgodnie z porą roku już nie wzrastała (we wrześniu 51 000 kg., w październiku 50 560 kg.). Wędrowna ta ryba ześrodkowała się w swym ruchu na zewnętrznem wybrzeżu półwyspu, w jego zachodniej części. Tu złowiono 43 670 kg. węgorza (we wrześniu 38 930).

We wszystkich innych obwodach zaznacza się spadek połowów, największy stosunkowo w obwodzie puckim.

Połowy pomuchli wzrosły bardzo znacznie (z 9 500 kg. we wrześniu, na 23 000 kg. w październiku).

Osada Hel prawie nie brała udziału w tych połowach, obwód gdyński zwiększył połowy z 8 200 kg. do 10 560 kg., lecz najsilniej wzrosły te połowy w zachodnio-helskim i puckim (w pierwszym z 400 kg. we wrześniu na 6 975 kg. w październiku, w drugim zaś z 925 kg. we wrześniu na 5 100 kg. w październiku).

Brzon (siei), jak i we wrześniu, nie łowiono wcale, z wyjątkiem czterech kg. tej ryby. w obwodzie zachodnio-helskim, makrele zaś całkowicie znikły. Połowy szczupaków z 1 502 kg. zmniejszyły się do 60 % w stosunku do września, tak samo połowy kwapów i okoni, natomiast złowiono więcej płotek (1 721 kg), przeważnie w obwodzie puckim. Knurhanów nie łowiono.

Ceny osiągnięte za kilogram ryby były:

za szproty	0,80 zł.
za flądry	1,20 zł.
za skarpie	1,50 zł.
za śledzie	0,80 zł.
za łososie	7,— zł.
za mielnice i trocie	6,— zł.
za węgorze	5,— zł.
za pomuchle	1,— zł.
za brzony	3,— zł.
za szczupaki	3,— zł.
za kwapy	1,50 zł.
za okonie	2,— zł.
za płotki	1,50 zł.

Z ogólnej liczby połowów sprzedano do wędzarni miejscowych 85 % szprotów, 30 % fląder, 70 % śledzi, 50 % węgorzy. (15 000 kg. węgorzy wysłano do Danji.

Wywieziono do Gdańska 15 % szprotów, 60 % fląder, 50 % skarpi, 18 % śledzi, 100 % łososi, 65 % mielnic i troci, 18 % węgorzy, 65 % pomuchli, 65 % szczupaków, 70 % kwapów, 60 % okoni, 20 % płotek. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Mimo, iż wartość połowów w stosunku do września została prawie nie zmieniona, ilość wagowa złowionej ryby zmniejszyła się znacznie, gdyż we wrześniu złowiono 289 816 kg., w październiku zaś 177 937 kg.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

3 listopada:
norw. par. Nanna 304 z Fraserburgha.

6 listopada:
norw. par. Bokn 394 z Yarmouth 3879/1 i 2291/2 beczek.

7 listopada:
norw. par. Wendla 303 z Yarmouth 3890/ i 1668/2 beczek.

9 listopada:
niem. par. Elisabeth 287 z Yarmouth 3900/1 i 1 335/2 beczek.

Taryfa

płac niemieckich statków morskich ponad 100 ton rej. brutto pojemności z wyjątkiem statków rybackich i ratowniczych, holowników i lichtug.

Ważna od 1-go listopada 1927 roku.

(Podajemy ją ze względu na ciekawość jaką przedstawia dla nas)

I. Oficerowie okrętowi.

		Żegluga wielka	Żegluga do W. Brytanji i Irlandji	Żegluga północno-morska i bałtycka	Statki morskie 101—400 trbr. w każdej żegludze
I. Oficer	M.	330.—	303.—	270.—	215.—
II. Oficer	M.	260.—	242.—	200.—	175.—
III. Oficer	M.	200.—	185.—	160.—	
IV. Oficer	M.	155.—	145.—		
I. Mechanik	M.	480.—	440.—	360.—	270.—
II. Mechanik	M.	330.—	303.—	270.—	205.—
III. Mechanik	M.	260.—	242.—	200.—	
IV. Mechanik	M.	200.—	185.—		

Jedyni oficerowie.

Jedyny oficer . . . . M. 270 —
Jedyny mechanik . . . . M. 275.—

II. Personel pokładowy.

I. Bosman, I. Cieśla . . . . „ 137.—
II. Bosman, II. Cieśla . . . . „ 123.—
Jedyni bosmani, jedyni cieśle . . . . „ 137.—
Odszkodowanie dla cieśli z własn. narzędziami „ 5.55
Żaglomistrz . . . . „ 123.—
Sternik (kwatermistrz) . . . . „ 123.—
Marynarz zawodowy . . . . „ 115.—
Marynarz zwykły . . . . „ 58.—
Nowicjusz (Jungmann) . . . . „ 38.
Chłopiec . . . . „ 28.—

III. Personel maszynowy.

Asystent maszynowy i elektryk mający ponad rok żeglugi jako asystent . . . . . M. 132.—
Asystent mający mniej niż rok żeglugi jako asystent . . . . „ 108.—
Podoficerowie maszynowi, magazynowi, starsi palacze, smarowniczy i donkeymani . . „ 132.—
Palacz . . . . „ 125.—
Układacz . . . . „ 108.—

IV. Kucharze i bufetowi.

Kucharz . . . . M. 137.—
1. Bufetowy (steward) od 1—4 roku M. 109.—, od 5—8 roku M. 118.— po 8-ym roku . „ 137.—
Bufetowi na parowcach pasażerskich w żegludze północno-morskiej i bałtyckiej „ 109.—
Bufetowi kajutowi na parowcach frachtowych „ 105.—
Jedyni bufetowi . . . . „ 105.—
Wyuczeni rzeźnicy lub piekarze zaokrętowani jako tacy, lub jako pomocnicy kucharza . . „ 100.—
Pomocnicy kucharza mający praktykę okrętową „ 85.—
Pomocnicy kucharza bez praktyki okrętowej „ 65.—
Bufetowi jadalni okrętowej . . . . „ 58.—
Chłopcy jadalni okrętowej . . . . „ 28.—
Strawne wynosi przy ambulatoryjnem traktowaniu chorych, w wypadkach urlopu i o ile się nie gotuje na pokładzie . . . „ 2,75.—
Przy ambulatoryjnem traktowaniu chorych bez pobierania pensji . . . . „ 3,50.—

Nadgodziny płacą się:

A. Personel pokładowy i maszynowy.

Pełne stopnie służbowe . . . . „ 0.83
Stopnie młodsze prócz chłopców . . . . . „ 0.45
Chłopcy, stołowi i kuchciki . . . . „ 0.28

B. Personel zaopatrywania i obsługi.

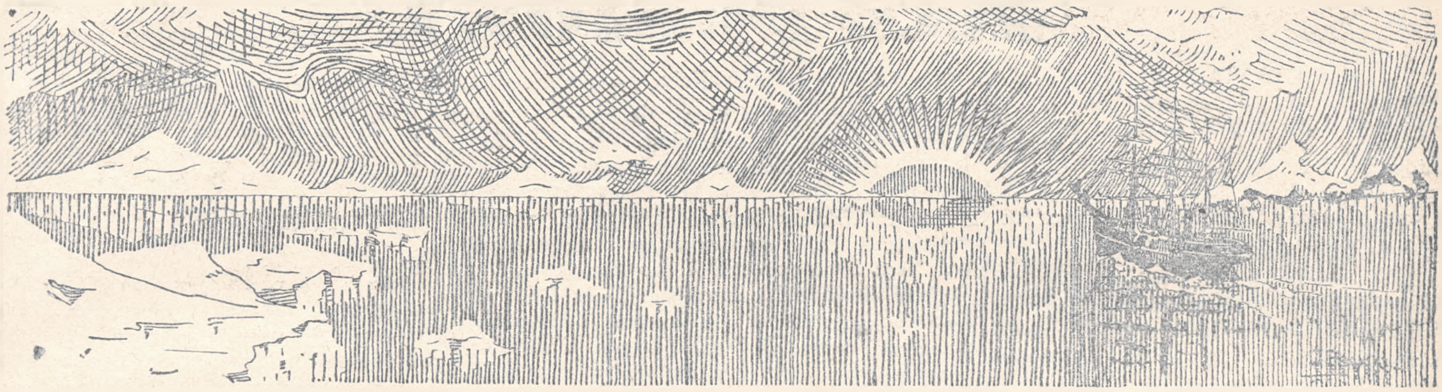
Bufetowi (nie młodszych stopni) na parowcach frachtowych na statkach do 15-u ludzi załogi „ 9.—
na statkach ponad 15-u ludzi załogi . . „ 11.—
Pomocnicy kucharza z praktyką okrętową włącznie wyuczonych rzeźników i piekarzy, którzy jeżdżą jako tacy na parowcach frachtowych:
na statkach do 15-u ludzi załogi . . . . „ 13.50
„ „ ponad „ „ „ . . . . „ 19.—
Kucharz (nie młodszych stopni na parowcach frachtowych
na statkach do 15-u ludzi załogi . . . . „ 23.—
„ „ ponad „ „ „ . . . . „ 31.—

Dodatek iskrowy:

Na statkach z radjotelegrafistami . . . . . „ 30.—
bez radjotelegrafistów . . . . „ 85.—

Stałe linje okrętowe z Gdańska i Gdyni.

Port	Częstość odjazdów	Nazwa linji	Przedstawiciel linji w miejscu
a) Z Gdyni i do Gdyni			
Havre	dwutygodniowo	Cie. Gen. Transatlantiquo	Cie. Cen. Transatlantique
b) Z Gdańska i do Gdańska			
Abo	1—2 tygodniowo	Lubeck-Linie A. G.	Lenczat i Co
Amsterdam	dwutygodniowo	Koeniglich Nederlandsche Stoomb. M.	Ferd. Prowe
Amsterdam	10-cio dniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Antwerpja	raz w miesiącu	Worms et Cie.	Werms i Cie
Antwerpja	8—10 dniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Aleksandrja	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandin. Levante & Amerika S. S. Agenc
Algier	„	„ „ „	„Scandinavian Levante“
Bergen	10-cio dniowo	Det Bergenske Dampskibselskab	Bergenske Baltic
Bordeaux	raz w miesiącu	Worms et Cie.	Worms i Cie
Bordeaux	12-to dniowo	Francuskie i duńskie statki	F G. Reinhold
Braila	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Burgas	„	„ „ „	„Scandinavian Levaute“
Buenos Aires	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A B.	Bergenske
Constanca	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Dunkerka	raz w miesiącu	Worms et Cie.	Worms i Cie
Dunkerka	12-tu dniowo	Francuskie i duńskie statki	F. G. Reinhold
Flensburg	dwutygodniowo	Flensb.-Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft	Ferd. Prowe
Havre	12-tu dniowo	Francuskie i duńskie statki	F. G. Reinhold
Helsingfors	dwutygodniowo	Finska Angfartygs A. B.	P. Bernhold i Co
Helsingfors	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Helsingborg	tygodniowo	Rederi Aktiebolaget Egon	F. G. Reinhold i Bergenske
Hamburg	„	Sartoi & Berger, Kiel	Ferd. Prowe
Hamburg	„	Hamburg-Danzig Linie	Behnke i Sieg
Hull	„	Ellerman and Wilson Lines	Ellerman Wilsen Lines
Kłajpeda	„	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Kłajpeda	10-ciu dniowo	Stettiner Dampfer Co. A. G.	Behnke i Sieg
Kłajpeda	dwutygodniowo	Reinhold-Ivers Linie; Stettiner Dampf. Co.	F. G. Reinhold
Kolonja i porty reńskie	tygodniowo		Aug. Wolff i Co
Konstantynopol	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Kopenhaga	tygodniowo	Det Forenede Dampskib Selskab	F. G. Reinhold
Kotka	10-ciu dniowo	Lübeck-Wyburger Dampfschiff-Ges. Lübeck	Lenczat i Co
Królewiec	„	Hamburg-Danzig Linie	Behnke i Sieg
Landskrona	tygodniowo	Det Bergenske; Rederei A. B. Egon	Thor Hals i Bergenske
Le ih	12-cio dniowo	James Currie and Co.	F. G. Reinhold
Lipawa	tygodniowo	Rederi A. B. Egon	F. G Reinhold
Lipawa	„	Hamburg—Danzig Linie	Behnke i Sieg
Lipawa	„	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Liverpool	12-cio dniowo	James Scott and Co.	F. G Reinhold
Londyn	tygodniowo	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Londyn	„	Ellerman Wilson Lines	Ellerman Wilson Lines
Lubeka	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Malmoe	„	Det Bergenske i Rederi A B. Egon	F. G. Reinhold i Bergenske
Malmoe	dwutygodniowo		Thor Hals
Manchester	12-to dniowo	James Scott and Co.	F. G. Reinhold
Norrköping	10-cio dniowo		Thor Hals
Nowy York	1—2 miesięcznie	Baltic America Linie	United Baltic Corporation
Osolo	dwutygodniowo	Fred Olsen & Co.	Bergenske Baltic
Pireus	„	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Rio de Janeiro	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A. B.	Bergenske
Rotterdam	tygodniowo	Reinhold-Ivers Linie	F. G. Reinhold
Rotterdam	„		Aug Wolff i Co
Rouen	miesięcznie	Worms et Cie.	Worms i Cie
Ryga	tygodniowo	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Ryga	„	Finska Angfartygs A. B.	P. Bernhold i Co
Ryga	dwutygodniowo		F. G. Reinhold
Saloniki	„	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Santos	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A. B.	Bergenske
Smyrna	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Leyante“
Söderhamn	10-cio dniowo		Thor Hals
Sundsvall	„		Thor Hals
Swansea	„	James Scott and Co.	F. G. Reinhold
Szczecin	dwutygodniowo	Rudolf Christian Griebel, Stettin	Ferd. Prowe
Szczecin	„	Stettiner Dampfer-Compagnie A. G.	F. G. Reinhold
Sztokholm	„		Thor Hals
Sztokholm	„	Nyman & Schultz	Behnke i Sieg
Tallinn	tygodniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Tallinn	„	Läbeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Upsala	10-cio dniowo		Thor Hals
Warna	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante“
Wyborg	„	Lübeck-Wyburger Dampfschiff-Ges.	Lenczat i Co.



Podróże morskie. - Sport żaglowy i motorowy.

4-ro metrową żaglówką z Gdyni na Rugję.

(Początek p. Nr. 38).

Z Ziegenort bez wielkich przygód kpt. Prószyński przedostał się z Vegą do Szczecina mimo, iż nie zdołał naprawić złamanego masztu całkowicie, stosując maszt mniejszy o kawałek od dna do pokładu.

W Szczecinie, jak się okazało, wypadło przerwać dalszą podróż. Po dwóch dniach pobytu w porcie, gdzie Vegę podziwiano, a nawet na mieście zatrzymywano kpt. Prószyńskiego pytając czy prawda, iż odbył Vega podróż z Gdańska morzem, zatrzymał go ostatecznie ajent policyjny, żądając legitymacji. Na żądanie naszego podróżnika również przedłożenia odpowiedniego dowodu, gdyż agent był po cywilnemu, nieznajomy okazał istotnie legitymację policyjną. Po obejrzeniu paszportu ajent zwrócił uwagę na to, że niema on wizy. Na to kpt. Prószyński oświadczył, iż zamierzał przebyć drogę dalszą, korzystając z brzegów niemieckich tylko dla ukrycia się od fali.

Nazajutrz zgłosiły się do postoju Vegi w porcie, gdzie pod namiotem - żaglem było mieszkanie podróżnika, władze policyjne i oświadczyły mu, że dalsza podróż jest niemożliwa. Rozpoczęły się pertraktacje z władzami policyjnemi, podczas których konsulat Rzeczypospolitej okazał kpt. Prószyńskiemu duże poparcie, zwalniając go od opłat za przedawnienie paszportu i ułatwiając wizowanie go wstecz.

W ciągu paru dni kpt. Prószyńskiemu udało się znaleźć parowiec firmy żeglugowej E. Retzlaff, który zabrał go wraz z Vegą na pokład, odjeżdżając do Gdańska. Przed wyjazdem kpt. Prószyński był zaproszony przez armatora, któremu pokazywał oryginalne zdjęcia z podróży i opowiadał jej szczegóły. Gdy wrócił do portu, Vega już się znajdowała na pokładzie parowca. Kpt. Prószyński wyraża się z uznaniem o uprzejmości i grzeczności tej firmy. Podróż Szczecin - Gdańsk oboje — podróżnik i łódź odbyli bezpłatnie.

Zato natychmiast po przybyciu do Gdańska zaczęły się trudności ze strony władz celnych gdańskich. Nie pozwolono Vegi opuścić na wodę, traktując ją jako towar zagraniczny. Po wielu dniach, jedynie dzięki interwencji naszych władz, udało się zwolnić Vegę z faktycznego aresztu. Wówczas znalazła ona przytułek przy Haku Polskim, u przystani Wioślarskiego Towarzystwa w Gdansku i tu kpt. Prószyński dalej korzystał z łodzi dla noclegu. Rzeczą znamienną było, że mimo posuniętej pory roku, w kilkutygodniowej podróży nie doznał najmniejszego zaziębienia i tylko raz, właśnie przy postoju w Gdańsku, podczas bardzo silnej mgły nocnej dostał kataru, prawdopodobnie jak mówił sam, na skutek zbyt znacznego odsłonięcia żagla.

W początkach października Vega uwiązała się do jednej z berlinek Warszawskiego Towarzystwa Żeglugi, holowanych wgórę rzeki i szczęśliwie przybyła do Warszawy.

Podróż Warszawa - wysepka Ruden około Rugji należy niewątpliwie do rekordowych podróży naszych sportowców żaglowych. Wyższość tej podróży nad innemi tegoż rodzaju polega: 1) na wyjątkowo małych wymiarach łodzi (Vega ma tylko 4 metry długości). 2) Część morska podróży od Gdyni do wysepki Ruden odbyła się we wrześniu, gdy nawet dla większych yachtów żegluga już jest uciążliwa, a w pewnych warunkach niebezpieczna. Porywy wiatru mają już charakter jesienny, nieprawidłowy i niespodziewanie silny. Wzdłuż wybrzeża otwartego do Helu do Dievenow wytwarzają się warunki falowania bynajmniej nie sprzyjające żegludze wzdłuż naszej linji brzegu. 3) i najważniejsze, — to długa podróż **wodami otwartemi.**

Gdy Vega przybyła do Łeby zdziwiony rybak, który pomagał kpt. Prószyńskiemu wyciągnąć łódź na brzeg pocieszył go, że najgorsze ma on już za sobą. Najgorszym bowiem odcinkiem jest brzeg wysunięty i otwarty od Wielkiej Wsi do Łeby. Tragiczny wypadek zatonięcia „Górnika" potwierdza złą reputację tego wybrzeża u ludności rybackiej.

Praktycznie podróż kapitana Prószyńskiego przyniosła pewne wskazówki, z których skorzystać powinny inni sportowcy, żeglujący na małych łodziach.

Niespodzianką była nadzwyczajna ciężkość Vegi przy wyciąganiu na brzeg. Zdawałoby się, że łódź tej wielkości może wyciągnąć jeden człowiek. W rzeczywistości trzech nie mogło sobie poradzić z nią bez kołowrotu. Płaskie dno wytwarza wielkie tarcie. Wynikałoby więc, że dla tego rodzaju podróży wzdłuż wybrzeży warto mieć łódź lżejszą, zbudowaną z twardego drzewa, lecz o cienkiem poszyciu. Trudno jednak przewidzieć, czy nie naruszyłoby to stateczności łodzi na przybrzeżnych nieprawidłowych falach.

Maszt bez bocznych wiązań linowych nawet na łodzi tej wielkości okazał się za słaby i, jak się zdaje, zalecić można bezwzględnie, o ile nie wanty stałe, to coś pośredniego między wantami a wiązami bocznemi (baksztagami), któreby łatwo można było rozluźnić w razie potrzeby. Masztu w takim razie nie należy ujarzmiać na wysokości pokładu, zostawiając mu luz w otworze pokładu, gdyż w przeciwnym razie wanty nie spełniłyby swego zadania i maszt mimo to mógłby się złamać. Zastosowanie takich want wywołuje konieczność również zastosowania przedniego wiązu (forsztaku), gdyż tylko w ten sposób wytwarza się trójkąt linowy, który trzyma maszt niezależnie od jarzma w pokładzie. Należy tylko lin tych nie wiązać na głucho, na wypadek konieczności zdjęcia masztu przy wiosłowaniu lub w innej potrzebie.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu:

2 listopada: duń. par. Bretland 1235 t. z Odense próżny (Reinhold), szw. par. Sandar 630 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. Aurania746 t. z Sztokholmu próżny (Pol. Ag. Morska).

3 listopada: szw. żagl. Regina 144 t. z Gdańska próżny (Pol. Ag. Morska).

4 listopada: niem. par. Silvia 599 t. z Kopenhagi próżny (Pol. Ag. Morska).

5 listopada: szw. par. August Leffler 1129 t. z Sztokholmu próżny (Reinhold), szw. par. Asta 1090 t. z Göteborga próżny (Reinhold), niem. par. Lisbeth Cords 497 t. z Gdańska prózny (Reinhold).

6 listopada: norw. par. Hafbör 593 t. z Aarhus próżny (Polsko-Skand.).

7 listopada: szw. par. Rewa 716 t. z Ahus próżny (Polsko-Skand.), szw. żagl. z mot. Agnes 60 t. z Gdańska próżny (Polski Lloyd).

8 listopada: niem. par. Danzig 576 t. z Korsöru próżny (Reinhold), szw. par. Ellen 948 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska), norw. par. Dea 1460 t. ze Sundsvallu próżny, niem. par. Hilde 852 t. z Lubeki próżny.

Na wyjściu:

1 listopada: szw. par. Tanja 341 t. do Helsingborga z węglem (Pol. Ag. Morska).

2 listopada: norw. par. Kristine I. 614 t. do Vesteras z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Ora 600 t. do Arendalu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Dora Ahrens 527 t. do Wyborga z węglem (Speed).

4 listopada: duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Sandar 630 t. do Malmö z węglem (Reinhold).

5 listopada: szw. par. Aurania 746 t. do Kotki z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. żagl. Regina 144 t. do Rönneby z węglem (Pol. Ag. Morska).

7 listopada: szw. par. August Leffler 1129 t. do Fredericji z węglem (Reinhold), szw. par. Asta 1090 t. do Dalsbrucku z węglem (Reinhold), niem. par. Lisbeth Cords 497 t. do Ekenäs z węglem (Reinhold).

8 listopada: norw. par. Hafbör 593 t. do Herum z węglem (Polsko-Skand.), szw. żagl. z mot. Agnes 60 t. do Ahus z węglem (Polski Lloyd).

Ruch statków w porcie gdańskim.

Na wejściu.

3. listopada: szw. par. Klara 193 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), szw. żagl. z mot. Selma 66 t. z Upsali z pszenicą (Bergenske), niem. par. Warnow 584 t. z Stralsundu próżny (Reinhold, Wisłoujście), niem. par. Weser 290 t. z Szczecina próżny (Lenczat, b. p. ces.), niem. mot. Lisa 87 t z Królewca ze żytem (Behnke i Sieg, Westerpl.), Venus 361 t. z Szczecina próżny (Scand. Levant), port. par. Alferrasede z Setubalu z fosfatem (Warta), duń. żagl. z mot. Elly 70 t. z Barsebecku z pszenicą (Ganswindt), norw. par. Nanna z Fraserburgha ze śledźmi (Lenczat).

Na wyjściu.

3 listopada: norw. par. Herfin 484 t. do Odense z węglem (Bergenske), szw. par. Ragnar 430 t. do Helsingforsu z węglem (Behnke i Sieg), szw par. Freja 711 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), szw żagl. z mot. Polstjernen do Randersu ze solą (Ganswind), szw. żagl. Britannia 148 t. do Simrishamnu z węglem (Ganswindt), szw. par. Karin 196 t. do Kalmaru z towarem i drzewem (Thor Hals), drzewem (Behnke i Sieg), gd. par. Edith Bosselmann 291 t. do Kłajpedy próżny (Reinhold), duń. mot. Maagen 97 t. do Malmö z płytami żelaznemi (Bergenske), duń. par. Ulrich Holm 930 t. do Birkenhead z drzewem (Bergenske), norw. par. Bomma 461 t. do Oslo z towarem (Bergenske), norw. par. Fagerbre 571 t. do Oslo z węglem (Reinhold), niem par. Aeolus 356 t. do Lipawy próżny (Behnke i Sieg).

Na wejściu:

4 listopada: duń. par. Fredensborg próżny (Danz. Schiff. K.), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un Baltic Corp.), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), duń. par Skaane 724 t. z Grimsby próżny (Shaw, Lovell), duń par. Niord 283 t. z Towarem (Bergenske).

4 list. norw. par. Oernefjell 862 t. z Kopenhagi z towarem jako do portu ukrycia (Behnke i Sieg), norw. par. Gunnar 714 t. z Oslo próżny (Reinhold), szw. par. Blanche 210 t z Elblaga próżny (Thor Hals), niem. żagl. z mot. Capella 67 t. z Królewca drogami wewnętrznemi próżny (Bergenske), duń. par Belgien 1174 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), norw par. Elfi 397 t. z Szczecina próżny (Bergenske), włoski par. Ansaldo Primo 3189 t. z Bony z fosfatem (Warta), polski hol. Orkan z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), norw. mot. Polarbjörn 164 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Glückauf 950 t. z Kilonji próżny (Reinhold).

Na wyjściu:

4 listopada: szw. par Elsie 826 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), norw. mot. Bob 269 t. do Fredrikstadu z węglem (Bergenske).

4 list.: szw. par. Gusten 353 t do Lipawy z węglem (Bergenske), niem par. Teutonia 768 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Inge Maersk 877 t. do Swansea z drzewem (Shaw, Lovell), szw. par. Helle 480 t. do Nyköpingu z cukrem (Behnke i Sieg), ang. par Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), norw. par. Oernefjell 862 t. do Helsingforsu z portu ukrycia (Behnke i Sieg), szw. par. Roland 1520 t. do Konstantynopola z cementem i towarem (Scend. Levant).

Na wejściu.

5 list.: duń. par. Flinderborg 858 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), norw. par. Elg 700 t. z Lowestoftu próżny (Danz. Schiff. K.), norw. par. Velang 361 t. z Lubeki ze solą jako do portu ukrycia (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Antares II powrócił z drzewem (Bergenske), szw. par. Cecil 776 t. z Rönne próżny (Shipco), duń. par. Henry Tegner 864 t. Aalborga próżny (Danz. Schiff. K.).

5 list.: ang. par. Helmond 581 t. z Nystadu próżny (Reinhold), szw. par. Gefle z Helsingöru próżny (Bergenske), duń. par. Dania 1390 t. z Norresundby próżny (Polsko-Skand.), niem. par. Steinburg z Harlingu próżny (B. i S.).

Na wyjściu

5 list.: łot. par. Evermore 2375 t. do Kothi z węglem (Bergenske), niem. par. Nordmark 569 t. do Pargasu z węglem (Wolff), włoski par. Campania 3184 t. do Genui z węglem (Ccand. Levant), niem. hol. Minna Schupp z lichtugą Unterweser XIX 835 t. do Audorfu z drzewem (Voigt), polski hol. Orkan z lichtugą Jurek 634 t. do Ainaschi z węglem (Wisła-Bałtyk), niem. par. Lisbeth Cords 496 t. do Gdyni próżny (Behnke i Sieg), łot. par. Siguida 1260 t.do Rygi z węglem (Voigt), czechosł. par. Gette 73 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Ganswindt), szw. par. Excelsior 841 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), gdański parow. Prosper 410 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke), duń par. Hulda Maersk 493 t. do Hull z drzewem (Behnke i Sieg), norw. par. Velang 632 t. do Kłajpedy ze solą (Behnke i Sieg), niem. par. Nordafrika 1242 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke i Sieg).

5 listopada: duń. par. Kattholm 877 t. z drzewem i towarem do Liverpoolu (Reinhold), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z solą, towarem i końmi (Reinhold), gd. par. D. Siedler 285 t. do Antwerpji ze zbożem i towarem (Reinhold), niem. par. Käthe 267 t. do Hamburga z drzewem i towarem (Prowe), niem. par. Kolberg 383 t. do Aarhus z węglem (Ganswindt), duń. par. Bogö 728 t. z drzewem (Bergenske), niem. par. Vulkan do Amsterdamu z drzewem (Voigt), duń. par. Essie Maersk 1152 t. do Londynu z drzewem (Bergenske), duń. par. Elsborg 954 t. do Amsterdamu z drzewem (Bergenske), niem. par St. Lorenz 343 t. do Rygi z towarem (Lenczat, szw. par. Blanche 210 t. do Vesteras z towarem (Thor Hals), niem. par. Heinrich 308 t do Hamburga z towarem (Prowe), łot. par. Kauoo 1450 t. do Sztokholmu z węglem (Behnke i Sieg), hol. par. Theseus do Amsterdamu z drzewem i towarem (Prowe).

Na wejściu:

6 list.: łot. par. Venta 1156 t. z Londynu próżny (Bergenske), niem. par. Harald 362 t. z Pembroke próżny (Artus), niem hol. Diomedes z franc. par. Ville de Nantes ze St. Nazaire z żelastwem (Stocznia Gdańska), norw. par. Bokn 394 t z Yarmouth ze śledziami (Shaw, Lovell), holend. par Gralingen z Królewca próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z towarem i pocztą (Reinhold), niem. par. Herbert Fischer 1464 t. z Królewca próżny (Danz. Schiff K.), franc. parow. Chateau Lafite 2284 t. z Bordeaux z towarem (Worms), niem. par. Feronia 343 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), szw. par. Trio 823 t. z Helsingborga próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Tyr 431 t z Oxelösundu próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Ingeborg 191 t. z Norrköpingu z towarem (Reinhold), szw. par. Fingal 282 t. ze Szczecina z pirytem (Behnke i Sieg), niem. żagl. z mot. Olga 97 t. z Dzierżlowa próżny (Bergenske), szw. par. Wira 252 t. z Sztokholmu próżny (Reinhold), gd. par. Balticum 364 t. z Ystadu próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi

próżny (Danz. Schiff. K.), szw. par. 7gon 291 t. z Malmö z towarem (Reinhold), duń. par. Tomsk z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

Na wyjściu:

6 listop.: łot. par. Auseklis 821 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), szw. par. Clara 1173 t. do Malmö z wytłokami buraczanymi (Bergenske), norw. par. Grado do Skive z węglem (Reinhold), duń. par. Hafnia 1159 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Erik Lindjö do Fredrikshallu z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Lindums do Rygi z węglem (Artus), niem. par. Kolberg 383 t. do Aarhus z węglem (Ganswindt), szw. par. Oddevold 664 t. do Malmö z węglem (Prowe).

Na wejściu.

7 list.: niem. par. Orest 382 t. z Rotterdamu próżny (Wolff), norw. par. Bruse 1010 t. z Bergen próżny (Bergenske), gdański par. Peter von Danzig 492 t. z Odense próżny (Reinhold), duń. par. Oddesund 719 t. z Bremy próżny (Behnke i Sieg), turecki mot. Hassan Bir z Morza z pirytem (Bortram), duń. par. Borglum 1169 t. próżny (Bergenske), szw. żagl. Irmgard z Kopenhagi z żelastwem (Schenker i Co),

7 list.: norw. par. Wendla 383 t. z Great Yarmouth ze śledziami (Behnke i Sieg), fiński par. Poseidon 408 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. par. Wiborg 350 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), szw. par. Aros 493 t. z Helsingborga próżny (Artus), ang. par. Smolensk 1534 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.)

Na wyjściu.

7 list.: polski par. Katowice 1122 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skand.), szw. żagl. z mot. Agnes do Gdyni próżny (Bergenske), austr. żagl. z mot. Donau 261 t. do Karlshamnu z węglem (Ganswindt).

7 list.: pol par. Kraków 1122 t. do Sztokholmu z węglem (Artus), czechosł. par. Seefahrt 67 t. do Kronsztadu ze spirytusem (Bartram), holend. par. Drechtstroom 942 t. do Lipawy z węglem (Reinhold), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pocztą i pasażerami (Reinhold), niem żagl. z mot. Capella 67 t. do Karlshamnu z węglem (Bergenske), niem. par. Brake 336 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), duń. par. Niord 283 t. do Aarhus z towarem (Bergenske), szw. par. Carin g518 t. do Göteborga z węglem (Lenczat), niem. par. Weser 289 t. do Tynedocku z drzewem (Lenczat). duń. par. Laura Maersk 873 t. do Liverpoolu z drzewem (Shaw, Lowell).

Na wejściu.

8 list.: niem par. Spitzberg 154 t. z Królewca próżny (Ganswindt), szw. par. Theodor z Gefle próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Oeresund 760 t. z Gefle z rudą (Behnke i Sieg), ang. par. Kovno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), duń. par. Oerneborg 879 t. z Lubeki próżny (Reinhold), szw. hol. Birger z licht, cyst. Schell X 296 t próżne (Thor Hals), niem. par. Helene 162 t. z Hamburga z towarem (Prowe).

8 list.: polski hol. Sambor z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), szw. par. Rurik 253 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), łot. par. Katie 1039 t. z Delfzylu próżny (Lenczat, Westerpl.), szw. par. Iris 164 t. z Tallinu z towarem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Agnes 59 t. z Gdyni z węglem jako do portu ukrycia (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Merkur 800 t. z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Bille 344 t. z Lipawy z towarem (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

8 list.: duń. par. Barglum 1169 t. do Leningradu próżny (Bergenske), polska licht. Felek 382 t. do Tczewa próżna (Wisła-Bałtyk), duń. par. Henry Tegner 805 t. do Rouen z węglem (Danz. Schiff. K.), norw. par. Elfi 397 t. do Bonessu z drzewem (Bergenske), szw. par. Trio 823 t. do Norrköpingu z węglem (Polsko-Skan.), szw. par. Göta 674 t. do Oskarshamnu z węglem (Bergenske), duń. par. Belgien 1174 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold).

8 list.: duń. żagl. z mot. Uranus 56 t. do Middelfartu z drzewem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Jens 121 t. do Faxö z węglem (Bergenske), niem. hol. Diomedes z licht. Rhein 646 t. i Mein 645 t. do Haderslevn i Sönderborga z węglem (Bergenske), niem. żagl. z mot. Antares II. 49 t. do Bremerhaven z drzewem (Bergenske), niem. par. Glückauf 1083 t. do Vejle z wzglem (Reinhold), duń. par. Flynderberg 858 t. do Birkenhead z drzewem (Bergenske) ang. par. Haarlem 564 t. do Leith z towarem i drzewem (Reinhold), norw. par. Elg 700 t. do Lowestoftu z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Nordia 740 t. do Prestonu z drzewem (Bergenske), hol. par. Kraling do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Dalelfen do Marsylji z drzewem (Mory). ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.).

Na wejściu:

9 list.: szw. par. Sven 196 t. z Helsingforsu z towarem (Reinhold), niem. hol. H. Otto Schupp z licht. Unterweser XVII 709 t. z Odense próżne (Voigt), norw par. Ara 557 t. (Bergenske). niem. hol Caurus z licht. „M." 593 t. i Ruhr 650 t z Kopenhagi próżne (Artus).

9 listopada: duń. par. Aslang 900 t. z Kopenhagi próżny (Bergenske), włoski par. Capo Vado 2175 t. ze Stratoni z pirytem (Behnke i Sieg, wolna strefa), holend. żagl. z mot. Roelina 94 t. z Królewca próżny (Bergenske), ang. par. Akenside 1138 t. z Aalborga próżny (Danz. Schiff. K.), ang. par. Bedlington 892 t. ze Szczecina próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Elsie 826 t. z Westhartlepoolu próżny (Lenczat), niem. par. Elisabeth 287 t. z Yarmouth ze śledźmi (Behnke i Sieg), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold).

Na wyjściu:

9 list.: duń. par. Dania 1390 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), duń. żagl. Althea 63 t. do Kłajpedy z węglem (Ganswindt), duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schif. K.), duń. żagl. z mot. Söstrene 49 t. do Skillinge z węglem (Ganswindt), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand), szw. żagl. z mot. Emma do Skagen z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Agnes 59 t. do Ahus z węglem (Bergenske), duń. par. Elly 70 t. do Aeroskjöbingu z węglem (Ganswindt), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. do Hven z węglem (Bergenske).

9 listopada: szw. hol. Birger z licht. cyst. Schell X. 296 t. do Malmö z naftą (Thor Hals), holend. żagl. z mot Jacoba 80 t. do Norresundu ze solą (Ganswindt), szw. par. Gundborg Segrell 848 t. do Malmö z węglem (Danz. Schiff. K.), polski hol. Sambor z niem. licht. D. W. 701 382 t. do Holbäk z węglem (Wisła-Bałtyk), niem. par. Spitzberg 154 t. do Gdyni próżny (Reinhold), ang. par. Kenrix 316 t. do Tynedocku z podkładami (Reinhold), norw. mot. Polarbjörn 165 t. do Gdyni próżny (Polsko-Skand.), duń. żagl. z mot. Svalen 51 t. do Gjellerup z węglem (Befr.-Ges.), duń. par. Fredensborg 1194 t. do Plymout z drzewem (Danz. Schiff. K.), port. par. Alferrarede 865 t. do Hull z drzewem (Danz Schiff. K.), duń. par. Oddesund 719 t. do Lidkjöbingu z cukrem (Behnke i Sieg), niem. par.Orest 382 t. do Herlingen z towarem (Wolff), ang. par. Haroourt do Odense z węglem (Reinhold), szw. par. Egon 291 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), niem. par. Wiborg 380 t. do Wyborga z towarem i benzyną (Lenczat), szw. par. Emil R. Boman 711 t. do Spraengsviken z węglem (Lenczat), norw. par. Bruse 1010 t. do Oslo z węglem (Bergenske).

Na wejściu:

10 listopada: szw. par. Robur 577 t. z Oxelösundu z rudą (Schenker, niem. par. Woglinde 1193 t. ze Szczecina z cukrem (Behnke i Sieg), duń. par Normandie 879 t. z Westhatlepoolu próżny (Shaw, Lovell, kan. port.), szw. par. Gudrun 483 t. z Ystadu próżny (Bergenske). ang. par. Lord Antrim 2754 t. z Belfastu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Possehl 1347 t. z Korsöru próżny (Artus), franc. par. Germinal 1165 t. z Nantes próżny (Bestmann, Westerpl.), niem. żagl. z mot. Eros 81 t. z Saśnic ze zbożem (Ganswindt. Langer Lauf), niem. par. Minna Cords 552 t. ze Svendborga próżny (Prowe, Westerplatte), niem. par. Ernst Brockelmann z Roztoku próżny (Danz. Schiff. K., Westerpl.), niem. par. Curslack 810 t. próżny (Reinhold), niem. par. S. W. Fischer 607 t. ze Stralsundu próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Pallas 1775 t. z Aabenraa próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Pylades 385 t. z Kolonji z towarem (Wolff).

10 listopada: ang. par. Bedlington 891 t. ze Szczecina próżny (Polsko-Skand.), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), niem. par. Curslack 865 t. z Gefle próżny (Reinhold), niem. żagl. z mot. Eros z Saśnic z kredą (Ganswindt), niem. par. F. W. Fischer 602 t. z Stralsundu próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Varda 240 t. z Królewca próżny (Reinhold).

Na wyjściu.

10 listopada: szw. par. Fingel 239 t. do Elsinore z węglem (Wolff), szw. par. Theodor 1108 t do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Steinburg 274 t. do Ekenäsz z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Wira 252 t. do Helsingöru z węglem (Reinhold), norw. par Nanna 305 t do Tynedocku z drzewem (Lenczat), szw. par. Aros 493 t. do Karstadu z węglem (Artus), szw. par. Tyr 432 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), niem. hol. Caurus do Odense próżny (Artus), szw. par. Thyra 364 t. do Assensu z węglem (Behnke i Sieg), łot. par. Kapaks 1282 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), szw. par. Iris 169 t. do Göteborga z towarem (Reinhold), fiński par. Poseiden 408 t. do Helsingforsu z towarem (Bornhold).

10 listopada: niem. par. Ernst Brockelmann 1120 t. do Wyborga próżny (Danz. Schiff. K.), szw. par. Iris 169 t. do Malmö i Göteborga z towarem (Reinhold), łot. par. Kalpaks 1290 t.

do Gandawy z drzewem (Voigt), gdański par. Mottlau 432 t. do Bremy z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Warnow 583 t. do Dieppe z drzewem (Reinhold), szw. par. Tyr. 432 t. do Ystadu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Thyra 364 t. do Kopenhagi z węglem (Behnke i Sieg).

Na wejściu:

11 listopada: niem. żagl. z mot. Charlotte 245 t. z Kilonji ze samochodami (Hartwig, kolej nadw.), ang. par. Baltara 1387 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), ang. par. Baltabor 788 t. z Rygi z towarem (Un. Baltic Corp., kan. port.), duń. draga Suomi 296 t. z Kopenhagi próżna (Reinhold, Stocznia Gdańska), łot. par. Viesturs 338 t. z Windawy próżny (Artus), niem. par. Bernhard Blumenfeld 1465 t. ze Stralsundu próżny (Voigt), niem. par. Lothar 257 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. par. Frida 1270 t. z Kopenhagi próżny (Artus, Westerpl.), szw. par. Bengt 289 t. z Stralsundu próżny (Polsko-Skand.), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 t. z Gdyni z węglem jako do portu ukrycia (Reinhold), szw. par. Thyra Bratt 739 t. z Amsterdamu próżny (Polsko-Skand., port. ces.), niem. par. Lotte Reith 923 t. z Masnedsundu próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Bacchus 381 t. z Kopenhagi próżny (Wolff), łot. par. Prima 115 t. z Wyborga z żelastwem (Behnke i Sieg), niem. par. Klara Kunstmann z Oxelösundu z rudą (Behnke i Sieg), szw. par. Dagny 921 t. próżny (Bergenske), niem. żagl. z mot. Heimat z Varbergu (Bergenske), łot. par. Lia 749 t. próżny (Bergenske), norw. par. Rödskjaer z Bergen próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Minna Cords 551 t. z Svendborga próżny (Prowe), szw. par. Sölve 260 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.).

Na wyjściu:

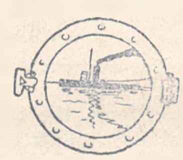
11 listopada: szw. par. Gudrun 483 t. do Helsingborga z węglem (Bergenske), ang. par. Helmond 581 t. do Grangemouth z drzewem (Reinhold), ang. par. Kovno 1477 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), polska lichtuga Bronek 373 t. do Hilbäk z węglem (Wisła-Bałtyk), szw. par. Gyfle 273 t. do Ystadu z węglem (Bergenske), ang. par. Baltabor 788 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem par. F. W Fischer 602 t. do Leningradu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Herbert Fischer 1464 t. do Barriw z drzewem (Danz. Schiff. K.), ang. par. Smolensk 1534 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), gdański par. Peter von Danzig 429 t. do Haaren ze słupami telegraficznemi (Reinhold), szw. par. Rurik 253 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Skaane 724 t. do Kardyfu z drzewem (Shaw, Lovell), niem. mot. Charlotte 245 t. do Helsingforsu z resztą ładunku samochodów (Hartwig), niem. hol. Karl Grammersdorf do Kilonji próżny (Artus), niem. par. Renate 508 t. do Rotterdamu z drzewem. (Voigt).

Na wejściu:

12 listopada: szw. par. Ymer 602 t. z Helsingborga próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Carmen 731 t. z Holbäk próżny (Lenczat, Russenhof), szw. par. Oddevold 644), 644 z Malmö próżny (Polsko-Skand.), gdański par. Marie Siedler 221 t. z Kłajpedy próżny (Reinhold), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i pocztą (Reinhold), włoski par. Giffrede Mareli 2503 t. z Melilli z rudą (Behnke i Sieg).

Na wyjściu.

12 listopada: ang. par. Bedlington 892 t. do Oslo z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Gunnar 714 t. do Vallö z węglem (Reinhold), niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 t. do Wazy z węglem (Reinhold), szw. par. Elsie 826 t. do Iggesundu z węglem (Lenczat), niem. par. Elisabeth 287 t. do Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Helene 162 t. do Hamburga z towarem (Prowe).



Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni.
0.13 — 0.58	— — — — —
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
7.10 — 7,45	8.00 — 8,31
8.00 — 8.26	8,41 — 9,12
8,26 — 9.19	— — — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10,01 — 11.00	— — — — —
11.20 — 11,48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — — — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — — — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — — — —	23.20 — 23.56
23,11 — 0.05	— — — — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
— — — — —	3.20 — 4.1ć
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — — — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
10.31 — 11.05	— — — —
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — — — —	20.39 — 21,32
20.23 — 21.05	21 25 — 22.02
21.10 — 21,45	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
— — — — —	23.42 — 0,40

Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni święteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18,15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13,15 20,15 i 21,15.

Podróż Gdańsk - Nowyport trwa 20 minut.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

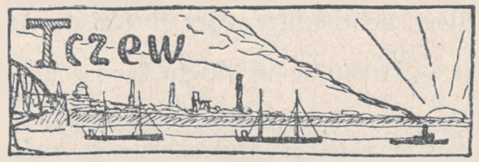


Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. Ruch okrętowy i towarowy w porcie był znacznie większy niż w poprzednim tygodniu. Zanotowano na wejściu 108 statków morskich, w tej liczbie 91 parowców, 2 motorowce, 5 żaglowców z motorem pomocniczym, 6 holowników, 4 lichtugi morskie. Z tych statków 70 zawinęło do portu w stanie próżnym, 17 z drobnicą, po 3 z pasażerami i drobnicą, i ze śledźmi, po 2 z rudą żelazną, z żelastwem, z pirytem, z częśc. ładunkiem cukru, po 1 z drobnicą i pocztą, z fosfatami, ze solą, zdrzewem, ze zbożem, ze spirytusem, z węglem.

Przeładowano w tygodniu ze statków na kolej 5 510 t. rudy żelaznej, 9 535 t. nawozów sztucznych, 5 385 t. żelastwa (złomu) i 6 297 t. innych towarów.

Na wyjściu zanotowano 125 statków, w tej liczbie próżnych 13, z węglem 58, z drzewem 26, z drobnicą 8, z drzewem i drobnicą 4, z pasażerami i drobnicą, z cukrem, ze spirytusem po 2, z pasażerami i pocztą, z benzyną i drobnicą, z cementem i drobnicą, ze solą, solą i drobnicą, końmi, solą i drobnicą, ze zbożem i drobnicą, z podkładami, z wytłokami buraczanemi, z naftą — po 1.

Przeładowano w tygodniu z kolei dla eksportu morzem: 91 983 t. węgla, oraz drzewa 1 108 wagonów, cukru 569 wag., zboża 119 wagonów, innych towarów 10 55 wagonów. — W ostatnich dniach znów silnie wzrósł eksport węgla przez port gdański.

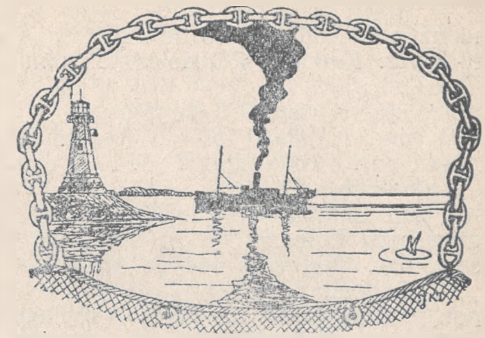


Hydroplany polskie będą pomocne przy odnalezieniu „Górnika“. Istnieje prawdopodobieństwo odnalezienia zatoniętego holownika morskiego „Górnik“ Żeglugi Wisła-Bałtyk w Tczewie, który leży na głębokości 27—30 metrów, przed Rozywiem. Oczekiwane są wskazówki od wywiadu naszych hydroplanów z Pucka, które z wysokości będą zapewne w stanie dostrzec leżący na dnie morza holownik. Roboty koło podniesienia holownika nie będą jednak zapewne mogły zostać wykonane przed wiosną.

Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Rybak z lichtugami Wojtek i Wacek są w drodze powrotnej w łotewskim porcie Ainaszi. — Holownik Krakus z lichtugami Alek i Antek wracają z Krik i Hobro (Danja) do Tczewa. — Lichtugi Bartek i Benek wracają za zafrachtowanym holownikiem Enak z Norrköpingu i Söderhamnu (Szwecja) do Tczewa. — Lichtuga Janek wyładowuje węgiel w Aabenraa (Danja). — Lichtugi Franek i Stefek czekują w ujściu Wisły na holownik, z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Lichtuga Bolek ładuje węgiel w Tczewie z przeznaczeniem do Kopenhagi. — Hol. Sambor z lichtugami Bronek i zafracht. D. W. 701 są w drodze z Gdańska do Holbaek (Danja). — Holownik Tyran — w doku w Gdańsku.



Przygotowane do ładowania na statek kopalniaki w porcie gdyńskim. Ekspedycja Polskiego Lloydu, jesienią 1927 r.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

1 listopada:
szw. par. Tanja 341 do Helsingborga.
2 listopada:
norw. par. Kristine I 614 do Vesteras,
niem. par. Dora Ahrens 527 do Wyborga,
norw. par. Ora 600 do Arendalu,
4 listopada:
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi,
szw. par. Sandar 630 do Malmö.
5 listopada:
szw. par. Aurania 746 do Kotki,
szw. żagl. Regina 144 do Rönneby.
7 listopada:
szw. par. August Leffler 1 129 do Fredericji,
szw. par. Asta 1090 do Dalsbruck,
niem. p. Lisbeth Cords497 do Ekenäs.
8 listopada:
norw. par. Hafbör 593 do Husum,
szw. żagl. z mot. Agnes 60 do Ahus.

Statki powyższe wywiozły łącznie 20 491 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

3 listopada:
norw. par. Herfinn 484 do Odense,
szw. par. Ragnar 430 do Helsingforsu,
szw. par. Freja 711 do Sztokholmu,
szw. żagl. Britannia 148 do Simrishamnu,
norw. par. Fagerbro 571 do Oslo.
4 listopada:
szw. par. Elsie 826 do Göteborga,
norw. mot. Bob 269 do Fredrikstadu,
szw. par. Gusten 354 do Lipawy,
niem. par. Teutonia 768 do Malmö.
5 listopada:
łot. par. Evermore 2 375 do Kotki,
niem. par. Nordmark 568 do Pargasu,
wł. par. Campania 3 184 do Genui,
pol. licht. **Jurek** 634 do Ainaschi,
łot. par. Sigulda 1 260 do Rygi,
szw. par. Excelsior 845 do Gefle,
szw. par. Aegir 754 do Kalmaru,

niem. par. Kolberg 383 do Aarhus,
łot. par. Kaupo 1 458 do Sztokholmu.
6 listopada.
norw. par. Grade 275 do Skive,
duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi,
norw. par. Erik Lindoe 924 do Fredriksvallu,
łot. par. Lindums do Rygi,
niem. par. Kolberg 383 do Aarhus,
szw. par. Oddevold 664 do Malmö.
7 listopada:
pol. p. **Katowice** 1 108 do Norrköpingu,
austr. mot. Donau 261 do Karlshamnu,
pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu,
hol. par. Drechströmen 942 do Lipawy,
niem. żagl. z mot. Capella 67 do Karlshamnu,
szw. par. Caring 518 do Göteborga.
8 listopada:
duń. par. Henry Tegner 805 do Rouen,
szw. par. Trio 823 do Dorrköpingu,
szw. par. Göta 674 do Oskarshamnu,
duń. par. Belgien 1 174 do Kopenhagi,
duń. żagl. z mot. Jens 121 do Faxö,
niem. licht. Rhein 646 do Haderslevn,
niem. licht. Main 645 do Sönderborga,
norw. żagl. z m. Haastein 107 do Moss,
niem. par. Glückauf 1 083 do Vejle,
hld. par. Kraling do Rygi.
9 listopada:
duń. par. Dania 1 390 do Kopnhagi,
duń. żagl. Althea 63 do Kłajpedy,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
duń. ż. z mot. Söstrene 49 do Skillinge,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
szw. ż. z mot. Emma do Skagen,
duń. ż. z m. Agnes 59 do Ahus,
duń. par. Elly 70 do Aeroskjöbingu,
szw. ż. z mot. Elin 69 do Hven,
szw. par. Gundborg Segrell 848 do Malmö,
niem. licht. D. W. 701 382 do Holbäk,
duń. ż. z mot. Svalen 51 do Gjedseru,
ang. par. Harcourt 915 do Odense,
szw. par. Emil R. Boman 711 do Spraengsviken,
norw. par. Bruse 1 010 do Oslo.
10 listopada:
szw. par. Fingal 239 do Elsinore,
szw. par. Theodor 1 108 do Gefle,
niem. par. Steinburg 724 do Ekenäs,
szw. par. Wira 252 do Helsingöru,
szw. par. Aros 493 do Karlstadu,
szw. par. Tyr 432 do Ystadu,
szw. par. Thyra 364 do Assensu.
11 listopada:
szw. par. Gudrun 483 do Helsingborga,
pol. licht. **Bronek** 373 do Holbäk,
szw. par. Gylfe 273 do Ystadu.
12 listopada:
ang. par. Bedlington 892 do Oslo,
norw. par. Gunnar 714 do Vallö,
szw. par. Elsie 826 do Iggesundu,
norw. m. Vaardag 125 do Fredrikstadu,
szw. par. Cecil 776 do Norrköpingu,
niem. par. Possehl 1 347 do Kopenhagi.

Statki powyższe wywiozły łącznie 107 500 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

3 listopada:
szw. par. Karin 196 do Kalmaru (i z tow.),
niem. par. Cewea 270 do Tynedocku,
duń. p. Ulrik Holm 930 do Birkenhead.
4 listopada:
duń. p. Inge Maersk 877 do Swansea.
5 listopada:
niem. p. Hartmuth do Świnoujścia.
niem. licht. Unterweser 19 835 do Aadorfu,
duń. par. Katholm 860 do Liverpoolu (i z tow.),
gd. par. Prosper 410 do Antwerpji,
duń. par. Hulda Maersk 493 do Hullu,
niem. par. Käthe 580 do Hamburga (i z tow.),
niem. par. Nordafrika 1242 do Antwerpji,
duń. par. Bogö 728 do Londynu,
niem. p. Vulkan 1 012 do Amsterdamu,
duń. par. Essie Maersk 722 do Londynu,
duń. par. Elsborg 954 do Amsterdamu,
hol. par. Theseus do Amsterdamu (i z tow.),
6 listopada:
łot. par. Auseklis 821 do Amsterdamu.
7 listopada:
niem. par. Weser 289 do Tynedocku,
duń. par. Laura Maersk 873 do Liverpoolu.
8 listopada:
norw. par. Elfi 397 do Bo'nessu,
duń. ż. z m. Uranus 56 do Middelfartu.
niem. ż. z m. Antares II 49 do Bremerhaven,
duń. par. Flynderborg 858 do Birkenhead,
ang. par. Haarlem 564 do Leith (i z tow.),
norw. par. Elg 700 do Lowestoftu,
szw. par. Nordia 740 do Prestonu,
niem. par. Dalelfen do Marsylji.
9 listopada:
ang. par. Kenrix 316 do Tynedocku,
duń. par. Fredensborg 1 194 do Plymouth,
port. par. Alferrarede 865 do Hull.
10 listopada:
norw. par. Nanna 305 do Tynedocku,
łot. par. Kalpaks 1290 do Gandawy,
gd. par. Mottlau 431 do Bremy,
niem. par. Warnow 583 do Dieppe.
11 listopada:
ang. p. Helmond 581 do Grangemouth,
niem. par. Herbert Fischer 1 464 do Barrow,
gd. p. Peter von Danzig 492 do Haaren,
duń. par. Skaane 724 do Kardyfu,
niem. par. Renate 508 do Rotterdamu.
12 listopada:
duń. par. Tomsk 708 do Liverpoolu (i z tow.),
norw. par. Boku 394 do Londynu,
łot. par. Kangars 2 722 od Antwerpji,
dg. par. Etzel 593 do Antwerpji (i ze zbożem),
duń. par. Aslang 900 do Port Talbot.

Statki powyższe wywiozły łącznie 109 800 m drzewa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

3 listopada:
port. par. Alferrarede 865 z Selubal,
4 listopada:
wł. par. Ansaldo Primo 3 189 z Bony.

Statki powyższe przywiozły łącznie 9 300 t. fosfatów.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

6 listopada:
szw. par. Fingal 382 z Szczecina.
8 listopada:
szw. par. Oeresund 760 z Gefle.
9 listopada:
wł. par. Capo Vado 2 173 z Stratoni.
10 listopada:
szw. par. Robur 577 z Oxelösundu.
12 listopada:
wł. par. Goffredo Manueli 2 503 z Melilli.

Statki powyższe przywiozły łącznie 14 700 ton rudy i pirytu.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

4 listopada:
ang. par. Baltonia 1 449 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. St. Lorenz 343 z Lubeki,
duń. par. Niord 285 z Aarhus.
6 listopada:
duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi (i z poczta),
fr. par. Chateau Lafitte 2 284 z Bordeaux,
niem. par. Feronia 343 z Rotterdamu,
szw. par. Ingeborg 191 z Norrköpingu,
szw. par. Egon 290 z Malmö,
duń. par. Tomsk 708 z Kopenhagi.
7 listopada:
fsk. par. Poseidon 408 z Helsingforsu,
niem. par. Wiborg 350 z Lubeki,
ang. par. Smolensk 1 534 z Londynu (i z pas.),
ang. par. Baltara 1 387 z Londynu (i z pas.),
8 listopada:
niem.par.Eberhard 338 z Hamburga,
ang. par. Kovno 1 477 z Hullu (i z pas.),
niem. par. Helene 162 z Hamburga.
szw. par. Patrick 253 z Sztokholmu,
szw. par. Iris 164 z Tallinnu,
niem. par. Bille 344 z Lipawy.
9 listopada:
szw. par. Sven 196 z Helsingforsu,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi.
10 listopada:
niem. par. Pylades 383 z Kolonji.
11 listopada:
ang. par. Baltara 1387 z Lipawy (i z pas.),
ang. par. Baltabor 788 z Rygi,
niem. par. Lothar 257 z Hamburga.
12 listopada:
duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. St. Jürgen 343 z Lubeki.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

3 listopada:
szw. par. Karin 196 do Kalmaru (i z drzewem),
norw. par. Bomnia 461 do Oslo.
4 ilstopada.
ang. par. Kolpino 1 463 do Hullu (i z pas.).
ang. par. Baltonia 1 449 do Londynu (i z pas.),
norw. par. Oernefjell 862 do Helsingforsu,
szw.p ar. Roland 1 520 do Konstantynopola (i z cementem),
5 listopada:
duń. par. Katholm 860 do Liverpoolu (i z drzewem),

duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi (i z solą i końmi),
gd. par. D. Siedler 285 do Antewrpji (i ze zbożem),
niem. par. Käthe 580 do Hamburga (i z drzewem),
niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi,
szw. par. Blanche 210 do Vesteras,
niem. par. Hinrich 308 do Hamburga,
hol. par. Theseus do Amsterdamu (i z drzewem).

7 listopada:
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi (i z pocztą),
niem. par. Brake 336 do Hamburga,
duń. par. Niord 283 do Aarhus.

8 listopada:
ang. par. Haarlem 564 do Leith (i z drzewem),
ang. par. Baltara 1 387 do Lipawy (i z pas.).

9 ilstopada:
niem. par. Orest 382 do Herlingen,
szw. par. Egon 291 do Helsingforsu,
niem. par. Wiborg 350 do Wyborga (i z benzyną).

10 listopada:
szw. par. Iris 164 do Malmö i Göteborga.

11 listopada:
ang. par. Kovno 1 477 do Hullu (i z pas.),
ang. par. Baltabor 788 do Londynu (i z pas.),
ang. par. Smoleńsk 1 534 do Londynu (i z pas.),
szw. par. Rurik 253 do Sztokholmu,
szw. par. Ingeborg 191 do Sztokholmu,
ang. par. Baltara 1387 do Londynu (i z pas.).

12 listopada:
niem. par. Helene 162 do Hamburga,
duń. par. Tomsk 708 do Liverpoolu (i z drzewem),
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi,
norw. par. Ara 557 do Malmö.

MORSKI RUCH TOWAROWY.

23 października szw. par. **Ingeborg** 191 t. przywiózł z Sztokholmu 3 skrzynie separatorów, 1 skrzynię blachy żelaznej, 24 beczki łoju, 11 skrz. pił, 1 skrz. druków, 14 skrz. okuć mosiężnych, 3 t. blatów pił, 1 skrz. konserw, 6 skrz. maszyn, 2 skrz. maszyn do wiązania, 3 skrz. lampek do lutowania, 2 skrz. i 2 beczki osełek, 4 skrz. maszynowych noży, 13 skrz. pił taśmowych, 6 skrz. maszyn do liczenia, 1 traktor, 25 t. tłuszczu zwierzęcego, 13 t. tłuszczu, 6 skrz. stali, 9 bel papieru, 11 bel tkanin, 100 t. nasion.

29 października franc. par. **Caudebec** (Worms) wyszedł do Dunkerki z 793 t. drzewa i do Rouen z 679,5 t. drzewa.

29 października franc. par. **Yainville** (Worms) wyszedł do Rouen z 210,5 t. drzewa i 124 t. parafiny i do Bordeaux z 1200,5 t. drzewa i 1 t. parafiny.

1 listopada niem. par. **Hinrich** 308 t. (Prowe) przywiózł z Hamburga: 23,7 t. ziaren słonecznikowych, 150 t. mączki z orzechów ziemnych, 3,7 t. kawy, 60 t. oleju z orzechów ziemnych, 1,5 t. oleju, 3,5 t. kakao, 6,1 t. korynt, 5,1 t. złomu makuchów, 2,9 t. lin stalowych, 31 t. łoju, 102 t. ryżu, 16 t. żywicy, 11,3 t. rudy manganowej.

1 listopada niem. par. **Käte** 267 t. (Prowe) przywiózł z Hamburga: 150 t. kukurydzy, 44,6 t. smarów, 214 kg. cyny do lutowania, 0,5 t. chlorku węgla, 279 kg. świec, 0,6 t. kawy, 0.5 t. margaryny, 1,1 t. śliwek, 0,7 t. angielskiego pieprzu, 1,35 kg. herbaty ziółkowej, 189 kg. goździków, 60 kg. ananasu, 2,7 t. cytryn, 3,6 t. kleju stolarskiego, 0,5 t. orzechów łuskanych, 1,2 t. przędzy wełnianej, 1,5 t. papieru szmirglowego, 0,9 t. armatur, 154 kg. szkieł, 1,2 t. kauczuku, 1,6 t. desek mahoniowych, 126 kg. cygar, 143 kg. wag, 188 kg. czcionek drukarskich, 0,5 t. pulpy pomarańczowej, 75 kg. skórek pomarańczowych, 0,6 t. muszel klozet., 0,3 t. migdałów, 0,2 t. wózków motorowych, 430 kg. młynków do kawy, 3 t. tranu, 0,6 t. soku, 0,5 t. bambusu, 18,2 t. traktorów i pługów, 15.2 t. krochmalu, 1,6 t. farb olejnych.

2 listopada: holenderski par. **Theseus** (Prowe) przywiózł z Amsterdamu: 86,3 t. kawy, 46 t. kakao, 11,7 t. proszku kakaowego, 1,2 t. masła kakaowego, 34 migdałów, 36,6 t. korynt. 12,3 t. rodzynek, 24,9 t. orzechów laskowych, 80 t. ryżu, 33 t. krochmalu kukurydzianego, 32,1 t. tytoniu, 1,1 t. tytoniu papierosowego, 2,6 t. sardelek, 12 beczułek sardelek, 5,4 t. wina, 460 kg. wódki, 532 kg. araku Batavia, 634 t. araku, 1,1 t. rumu, 2 t. ziaren kakaowych, 14,5 t. lnianego oleju, 50 t. Primes, 2,7 t. cyny Banka, 24,5 t. smalcu, 12 t. łoju, 1 t. węgla roślinnego, 24 t. skór wołowych, 0,3 t. skóry, 0,6 t. mleka w proszku, 0,9 t. śledzi, 1236 kg. herbaty, 5,6 t. liści bobkowych, 0.6 t. cytryn, 218 kg. konserw, 215 kg. oliwy, 0,5 t. cygar, 1,3 t. pumeksu, 140 kg. marmelady, 140 kg. sosu, 126 kg. wyrobów ze szkła, 1,9 t. pulpy poziomkowej, 0,3 t. sera, 1 bomba za ścieśnionem powietrzem, 340 kg., 0,5 t. mioteł jałowcowych, 154 kg. pieprzu, 2 opony gumowe 152 kg., 0,2 t. łusek kawowych, 1 szyld 18 kg. 1 buhaj.

6 listopada: franc. par. **Chateau Lafite** (Worsm) przywiózł z Bordeaux, Le Havre i Antwerpji 402,5 t. drobnicy.

Stan frachtów morskich na morzu Bałtyckiem i Północnem

w m-cu październiku.

(Według danych ref. taryfowego Dep. Mor. M. P. i H.).

Silna tendencja zniżkowa na frachty drzewne i węglowe, którą można było już zaobserwować w m-cu wrześniu, — w październiku utrzymała się nadal.

Jedną z głównych przyczyn takiego stanu rzeczy był niewątpliwie fakt, iż większość angielskich importerów drzewnych pokryła już uprzednio swoje zapotrzebowanie na ten materjał.

Nie bez wpływu również pozostało zakończenie sezonu nawigacyjnego na morzu Białem. Chwilowe ożywienie się rynku leningradzkiego nie było w stanie zmienić ogólnej niepomyślnej sytuacji. Również przejściowe były korzystne konjunktury węglowe na Morzu Śródziemnem, które zresztą natychmiast wywołały potanienie powrotnych frachtów morskich na owoce.

Rynki zbożowe i cukru nie wykazały dotychczas na tyle dużej aktywności, aby mogły wyrównać spadek frachtów w innych dziedzinach. Jedynie na rynku cementowym frachty kształtowały się zwyżkowo.

Ogólnie więc należy stwierdzić, iż od szeregu lat nie notowano tak niepomyślnej sytuacji frachtowej na morzach Bałtyckiem i Północnem. Niestety jednak nie można się nawet spodziewać na lepsze obecnie zmiany w tym kierunku, gdyż z chwilą bliskiego już zamarznięcia północnych i środkowych portów Bałtyku, podaż tonażu w bałtyckich portach południowych zwiększy się jeszcze bardziej.

Na poszczególnych rynkach stawki frachtowe kształtowały się jak poniżej:

DRZEWO:

Gdańsk — Wybrzeże wschodnie Anglji: drzewo tarte 37/6—39/ za std. kopalniaki 33/—34/ za fath.: podkłady do Londynu 11/6—12 za load.
Wybrzeże zachodnie Anglji: drzewo tarte 45/—50/ za std. Antwerpja— 32/—33/ std. Roterdam — 20/ flor. std. Ryga — okrąglaki dębowe 10(— mt³), Finlandja — 10/—13/ okrąglaki dębowe mt³.

Finlandja — Kemi—Ostenda 44/ std.; Kotka—Londyn 45/9—42/6 std.; Antwerpja 40/—35/ std. Grangemouth 38/ std. Grimsby 46/6 std. Uleaborg—Londyn 47/3 std.; W. Hartlepool 44/ std. Amsterdam 21,5 guld. std. Jacobstadt—Amsterdam 22—22,5 guld. std. Ipswich 49/ std. Hull 42/6 fath. Finlandja południowa — Francja półn. 36/ fath Gandawa 34/ fath. Dunkierka 34/ std. Antwerpja 36/ std. Roterdam 21 ¼ guld. fath. Zaandam 20 ¼ guld. fath.

Szwecja — Sundsvall-Barrow 62/6 zim std. Antwerpja 43/6 std. Trangsund—Londyn 43/—45/ std. Antwerpja 39/—40/ std. Cardiff 49/3 std.

Rosja — Leningrad—West Hartlepool 47/ std. Zaandam 44/3 std. Amsterdam 44/—48/ std. Roterdam 28/6 fath. Brema 37,5 guld. std.

Łotwa — Ryga—Londyn 12/6 load; Barrow 43/6 std.

WĘGIEL za tonę.
Gdańsk — Szwecja środkowa 5/—6/6: Szwecja południowa 6/—6/3, Danja 6/—6/3, Finlandja 5/3—5/6, Nantes 7/6, Wenecja 11/9, Lipawa 5/—5/9, Ryga 5/3—5/6.
Anglja — Tyne—Drontheim 6/9; Stawanger 4/, Antwerpja 3/, Kołobrzeg 6/6, Szczecin 5/9—6/, Królewiec 5/3, Helsingfors 5/9.
Forth—Kotka 5/7, Królewiec 5/9, 8/6, Brazylja 19/6.
ZBOŻE za tonę.
Gdańsk — Finlandja 8/—9/, Norwegja 11/—12/6, Szwecja 8/6—9/, Antwerpja 8/6, Londyn 10/, Roterdam 5.5 flor., Ryga 8/, Rewel 8/6.
Rosja — Leningrad—Waza 9/6, Uleaborg 12/, Danja 9/1,5.
CEMENT za tonę.
Gdańsk — Szwecja 8—9 kor. sz. Norwegja 10—12 kor. norw., Helsingfors 8/, Abo 8/—9/, Rewel 8/6, Brazylia 19/6, Buenos—Aires 18/.
CUKIER za tonę.
Gdańsk — Norwegja 16—20 kor. norw. Szwecja 8/—9/, Finlandja 10/, Leningrad 12/6, Rewel 9/6, Ryga 8/9.



Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie listopada.

(w tonach).

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 119 489, sól 271, parafina 954, cement 4 827, oleje 243, soda 105, sól glauberska 10.

Prod roślinne: jęczmień 1 910, owies 50, pszenica 180, ow. strączkowe 423, mąka kartoflana 343, cukier sur. 3 483, rafinada 416, pasza dla bydła 540, otręby 500, melasa 220, drzewo 39 509, koniczyna 224, rzepak 140, smoła drzewna 290.

Prod. zwierzęce świeże mięso 35, jaja 2,2, bydło żywe 15, skóry 15.

WWÓZ: Prod. mineralne: kamienie 860, siarka 230, ruda żel. 6 811, żelastwo 320.

Prod. roślinne: pszenica 1 895, żyto 81, kukurydza 240, ryż 439, lniane siemię 350, żywica i kalafonja 59, oleje 284, ekstrakty garbnikowe 220.

Prod. zwierzęce: smalec 346, śledzie sol. 5 765, tłuszcze 421, skóry sol. 59.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
26. 11.	z Le Havre	do Le Havre	26. 11.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
10. 12.	"	do Le Havre	10. 12.	"	"

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.